



دانشگاه آزاد اسلامی واحد اهر  
فصلنامه‌ی علمی فضای جغرافیایی

سال بیست‌وسوم، شماره‌ی ۸۲  
تابستان ۱۴۰۲، صفحات ۲۴۷-۲۲۷

DOI:10.52547/GeoSpa.23.2.227

فرهاد قربانیان<sup>۱</sup>  
\* کتابون علیزاده<sup>۲</sup>  
محمد علی احمدیان<sup>۳</sup>

## مکانیابی پارکینگ‌های عمومی شهری با استفاده از مدل منطق‌فازی ANP- (نمونه موردی: شهرداری منطقه یک مشهد)

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۲۶

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۱۳

### چکیده

در عصر حاضر رشد روز افزون جمعیت و گسترش شهرها، باعث افزایش استفاده از وسیله نقلیه موتوری در شهرها شده است و پیش‌بینی مکانیابی جهت پارک خودروها در این شهرها مورد توجه قرار گرفته است. گسترش شهر مشهد طی دهه‌های اخیر و افزایش خودروها و مشکلات ناشی از آن همچون ترافیک، افزایش مصرف سوخت، آلودگی هوا، اتلاف وقت شهروندان و غیره، لزوم توجه به کاربری پارکینگ عمومی شهری را در طرح‌های توسعه شهری بیش از پیش مورد تأکید قرار می‌دهد. در حال حاضر منطقه ۱ شهرداری مشهد به دلیل قرارگیری در محدوده مرکزی شهر و تراکم بالای کاربری‌های اداری و تجاری با مشکلات ترافیکی و زیست‌محیطی روبروست. از اینرو به نظر می‌رسد مکانیابی پارکینگ‌های عمومی جهت کاهش ترافیک و مشکلات ناشی از آن، گامی موثر در برنامه‌ریزی شهری باشد. این پژوهش، از نوع کاربردی و روش، توصیفی-تحلیلی است. داده‌ها به صورت کتابخانه‌ای و میدانی از سازمان‌های مربوطه جمع‌آوری گردیده است. برای این تحلیلها از نرم‌افزار Arc GIS و مدل منطق‌فازی ANP- استفاده شده است. با توجه به مطالعات انجام شده در این زمینه ۸ معیار جهت مکانیابی پارکینگ انتخاب و با استفاده از مدل ANP و منطق‌فازی، هر یک از معیارها وزن دهی و در محیط نرم‌افزار Arc GIS نقشه فاصله از این کاربریها تهیه و نهایتاً "لایه‌های مختلف روی هم گذاری و مکان مناسب جهت احداث پارکینگ عمومی

۱- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد مشهد، مشهد، ایران

\* ۲- گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد مشهد، مشهد، ایران (نویسنده مسئول). E-mail: katayoon\_alizadeh@yahoo.com

۳- گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران.

، مشخص گردیده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد توزیع پارکینگ‌های عمومی منطقه ۱ شهرداری مشهد در وضع موجود مناسب می‌باشد ولی تعداد این پارکینگ‌ها کمتر از میزان تقاضا می‌باشد.

**کلید واژه‌ها:** پارکینگ عمومی شهری، مکان یابی، منطق فازی، منطقه یک مشهد.

#### مقدمه

#### طرح مسئله

با ورود موج صنعتی شدن به کشورهای جهان سوم از ابتدای قرن بیستم، تولید و درآمد در شهرها افزایش و به دنبال آن تقاضا برای خدمات شهری فزونی یافت. این روند تعداد و اندازه شهرها را در این کشورها بالا برد (Pumin, 2003). با رشد سریع شهرنشینی در دهه‌های اخیر و افزایش استفاده از وسایل نقلیه موتوری، ترافیک در سطح معابر شهری به یکی از معضلات شهرهای بزرگ تبدیل شده است. در این راستا احداث پارکینگ‌های عمومی متعدد در مجاورت معابر شهری به منظور جلوگیری از پارک‌های طولانی و بی‌مورد در کنار خیابانها، یکی از اقدامات مؤثر در کاهش ترافیک است (Karimi and Najafit, 2010). در کشورهای در حال توسعه با ورود به عصر ماشین‌ساز و رواج استفاده از خودرو در مناطق شهری این کشورها، مشکلات عدیده‌ای در سطوح مختلف شهری به وجود آمده است که در زمینه حمل و نقل می‌توان به عدم گنجایش شبکه‌های شهری برای خودروهای موجود، افزایش آلودگی، ترافیک، افزایش سوانح تصادفات و نبود فضاهای پارکینگ در سطوح مختلف اشاره نمود (Laleh pur, 2006). با توجه به این که زمین عنصر اساسی در شکل‌گیری توسعه و گسترش شهرهاست (Vander Molena, 2002)، لذا در بازار مستغلات شهری، زمین، ساختمان و موقعیت زمین محل، مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد، بطوریکه در سطح یک شهر قیمت زمین و مسکن از یک منطقه به منطقه دیگر، بر اساس مشخصات محلی و اجتماعی - اقتصادی متفاوت است. در گذر زمان گسترش سریع و تحول در ساختارهای اجتماعی - اقتصادی و محیط فیزیکی، منجر به ظهور نیروهای جدید می‌شود که باعث تغییر ساختار درونی شهر و تغییر در قیمت زمین و مسکن می‌گردد (Ozus et al., 2007). با توجه به اینکه مکان احداث پارکینگ یکی از مهمترین پارامترهای مؤثر در احداث پارکینگ‌ها میباشد، می‌توان با مکانیابی مناسب موجب افزایش کارایی آن شد (Karimi and Najafit, 2010). در عین حال پارکینگ یکی از مهمترین زیرساخت‌های سیستم حمل و نقل عمومی است که نقش عمده‌ای در کاهش پارک حاشیه‌ای و روانی ترافیک ایفا می‌کنند. مناسب‌ترین مکان برای ساخت پارکینگ، مکانی است که بیشترین نیاز را به پارکینگ داشته باشد (Pur Esmaeil, 2005).

در برنامه ریزی، برای هر اتومبیل به طور متوسط ۱۴ متر مربع فضا در نظر گرفته می‌شود (Talebi and Vadajnejad, 1995). تعداد سفرهای روزانه در شهر مشهد ۶ میلیون مورد می‌باشد. فضای مورد نیاز در مشهد برای

پارک وسایل نقلیه به رقمی معادل با ۸۴ میلیون متر مربع می رسد (معادل ۸۱ کیلومتر مربع) از طرفی، سطح کل پارکینگ حاشیه ای شهر بر اساس آخرین گزارش سازمان ترافیک مشهد حدود ۲ کیلومتر مربع و سطح کل پارکینگ غیر حاشیه ای حدود ۱ کیلومتر مربع میباشد (Mashhad Municipality Transportation Studies Office, 2017). یعنی کل سطح پارکینگ وضع موجود شهر مشهد حدود ۳ کیلومتر مربع است و این یعنی "وضع موجود شهر مشهد توانسته ۴ درصد از سطح مورد نیاز پارکینگ عمومی شهری را پاسخ دهد". این رقم به تنهایی می تواند بیانگر عمق مشکلات ناشی از کمبود فضای پارک خودرو در شهر مشهد باشد. در این میان منطقه یک شهرداری مشهد به دلیل قرارگیری در محدوده مرکزی شهر و تراکم بالای کاربریهای تجاری و اداری، نیز متاثر از این وضعیت می باشد. هدف کلی پژوهش حاضر بررسی و شناخت وضعیت موجود کاربری پارکینگ و توزیع فعلی آن در منطقه یک شهر مشهد می باشد تا درک مناسبی از مطالعه پارکینگ عمومی و معیارهای موثر در انتخاب بهترین مکان جهت احداث پارکینگ به دست آوریم. از جمله مهمترین این معیارها: تراکم ساختمان، تراکم جمعیت، تعداد خودرو، عرضه پارکینگ، تقاضای پارکینگ، دسترسی و مساحت لازم جهت پارکینگ می باشد. بنابراین سوال اینست که: مناسب ترین مکانها جهت احداث پارکینگ عمومی در منطقه یک شهرداری مشهد کدامند و آیا پارکینگ های موجود و نحوه توزیع آنها پاسخگوی نیاز می باشد؟ فرضیه: به نظر می رسد با منطقه یک شهرداری مشهد با کمبود پارکینگ عمومی مواجه است و توزیع پارکینگ های موجود براساس معیارهای فوق مناسب نمی باشد.

### پیشینه تحقیق و مبانی نظری

دنیای امروز دنیای اطلاعات و مدیریت بهینه آن است. بخش عمده ای از تصمیمات اتخاذ شده توسط مدیران و برنامه ریزان در پروژه های مختلف شهری، زیست محیطی، دفاعی، امنیتی و خدماتی، به هر نحو به مکان و موقعیت خاص آن مربوط می باشد. لذا وجود اطلاعات مکانی و جغرافیایی دقیق، مطمئن و به هنگام و مهمتر از آن مدیریت بهینه آن، از موضوعات بسیار اساسی در موفقیت تصمیمات و اجرای آنها می باشد. سیستم های اطلاعاتی جغرافیایی، یک فناوری پیشرفته در جهت مدیریت و تجزیه و تحلیل اطلاعات مکانی و توصیفی می باشد و در این راه، از تکنولوژی های متعددی همچون؛ سیستمهای تولید نقشه رقومی، سنجش از دور و سیستمهای مدیریت پایگاه داده ها (DBMS) استفاده می کنند (Chung, 2005). استفاده از سیستمهای اطلاعاتی جغرافیایی، در مقیاسه با سیستمهای قدیمی و نیز مرتبط با آن از مزایای متعددی مانند پاسخگویی به نیاز کاربران در کلیه زمینه ها، ساماندهی و افزایش بهره وری از منابع موجود، بهینه سازی سرمایه گذاریها و برنامه ریزیها، ابزاری مفید در جهت تصمیم گیری مدیران، سرعت و دقت کار و تعیین قابلیت های توسعه در مناطق و مکان های مختلف برخوردار است و این مزایا، این سیستمها را از سایر سیستمها مانند CAD بسیار کاربرپذیر ساخته و فراتر می برد. امکان انجام آنالیزهای پیچیده با مجموعه داده های مختلف مکانی و غیر مکانی به صورت توام، مهمترین قابلیت GIS می باشد که نمی توان آن را با

روشهای دیگر مثل روشهای آنالوگ انجام داد. توانایی تجزیه و تحلیل توام داده های مختلف، امکان ایجاد و استفاده از اطلاعات مکانی را به شکلی کاملاً متفاوت با گذشته فراهم می‌سازد. در میان زیرساخت‌های مختلف تشکیل دهنده یک کشور، سیستم حمل و نقل درون شهری بعنوان زیرساختاری که نقش بسزایی در فعالیت‌های مختلف آن کشور دارد از اهمیت بسزایی برخوردار است. ابتدا و انتهای هر سفری چه درون شهری و چه برون شهری، با هر هدفی که انجام پذیرد، در نهایت به توقف ختم می‌گردد. در پایان سفر لازم است خودرودر محلی مشخص و معین که دارای ممنوعیت قانونی نیز نباشد، پارک گردد. محاسبه ها نشان می‌دهند که مدت توقف هراتومبیل، بیشتر از مدت حرکت آن است. هر چند پژوهش های زیادی در حوزه مکانیابی پارکینگ در کشور عزیزمان انجام گردیده اما به استفاده از مدل منطق فازی ANP- کمتر توجه شده و بیشتر پژوهش ها با دیگر مدلها منجمله مدل AHP انجام شده است. لذا با توجه به مطالعات کتابخانه ای مشخص گردید این پژوهش جنبه های نوآوری در این زمینه را دارد. در جدول (۱) سعی شده است مطالعات انجام شده که با عنوان این پژوهش قرابت دارند، در پیشینه پژوهش آورده شوند.

## جدول شماره ۱- پیشینه ی تحقیق

Table 1- Research history

ردیف	سال	نام محققین	عنوان تحقیق	یافته های کلیدی تحقیق
۱	۱۹۹۷	M. Wardman et al	پاسخ راننده ها به علائم پیام متغیر و بررسی اولویت های آنها	بررسی مدل‌های جهت یابی و تعیین مسیر در شهر
۲	۲۰۰۳	ZHANG Jin	بررسی روش برنامه ریزی و کاربرد آن در پارکینگ شهری	روش برنامه ریزی و کاربرد آن برای پارکینگ شهری
۳	۲۰۰۶	K. Yan et al	مکان یابی تابلوهای تابلو در سیستم اطلاعات راهنمایی پارکینگ بر اساس الگوریتم ژنتیک	مدل های بهینه سازی در مکان یابی پارکینگ
۴	۲۰۱۱	Asian Development Bank	سیاستگذاری پارکینگ در شهرهای آسیایی	سیاستگذاری پارکینگ در شهرهای آسیایی
۵	۲۰۱۱	Mei and Tian	مدل ترکیبی بهینه و الگوریتم اطلاعات پارکینگ	کنترل و کاهش ترافیک در مرکز شهر
۶	۲۰۱۰	Farazmanesh et al	مدیریت مکانیابی پارکینگ با استفاده از منطق فازی و تصمیم گیری چند معیاره	به مکانیابی پارکینگ در مناطق پرترافیک شهر اصفهان پرداخته اند و به این نتیجه رسیده اند که: از میان مدل های گوناگون تصمیم گیری چند معیاره جهت مکانیابی، استفاده از مدل AHP و منطق فازی در GIS، بهترین ابزار مکانیابی پارکینگ های عمومی می باشند.
۷	۱۳۸۸	Alemmashhad and Bagherzadeh	تلفیق ANP فازی و TOPSIS تعدیل شده برای گزینش تأمین کننده راهبردی پژوهشهای مدیریت	در این پژوهش کاربرد مدل منطق فازی ANP- استفاده و به مزایای آن برای گزینش صحیح اشاره شده

ادامه جدول شماره ۱- پیشینه ی تحقیق

Continue of table 1- Research history

با استفاده از معیارهای دسترسی و تراکم خودرو به مکانیابی پارکینگ پرداخته است	مکانیابی بهینه پارکینگ های محله ای با استفاده از GIS (نمونه موردی منطقه ۳ و ۴ شهرداری مشهد)	Roostae and Ghanbari	۱۳۸۷	۸
استفاده از مدل AHP در پیشبرد اهداف مکانیابی را به خوبی نشان داده است	مکان یابی پارکینگ های عمومی در محله خانی آباد منطقه ۱۲ شهرداری تهران با استفاده از GIS و الگوی AHP	Shieh et al	۱۳۸۸	۹
همپوشانی لایه ی مکانیابی با معیارهای تعیین شده و لایه ی تاسیسات شهری	مدلسازی مکانیکی تاسیسات شهری با استفاده از GIS با تاکید بر مکان یابی پارکینگ های طبقاتی	Karimi	۱۳۸۹	۱۰

پارکینگ یکی از سه عنصر اصلی حمل و نقل شهری است. اغلب خودروهای سبک و سنگین باید در پایان انجام هر سفر، در محلی متوقف شوند. حتی در مناطقی که حمل و نقل همگانی سرویس دهی می نمایند، خودروهای شخصی بعنوان وسیله نقلیه ارجح مطرح می باشند و لذا، همواره تقاضای پارکینگ از روند رشد صعودی برخوردار است (Behbahani et al., 2005). در کلیه تصمیم گیری های مربوط به مکانیابی فضاهای پارکینگ جدید، عامل فاصله پیاده روی موثر است. اگر فاصله پیاده روی عامل مهمی نبود مسئله پارکینگ هم در هیچ شهری وجود نداشت. زیرا می توان در فواصل دورتر فضای کافی یافت. بدیهی است با افزایش جمعیت فواصلی که افراد باید بعد از پارک وسیله نقلیه خود پیاده طی کنند، افزایش می یابد. در شهرهای با جمعیت کمتر از ۲۵۰۰۰ نفر، میانگین این فاصله فقط ۶۷ متر بوده و ۷۷ درصد پارک کنندگان فاصله کمتر از یک کوچه را طی می کنند. در شهرهای بزرگ، میانگین این فاصله ۱۶۵ متر بوده و ۴۵ درصد افراد کمتر از یک کوچه را طی کرده اند (جدول ۲). بسته به مدت زمان توقف پارک کنندگان با افزایش مدت زمان توقف فاصله پیاده روی بیشتری را می پذیرند. تسهیلات پارکینگ که عمدتاً در جهت سرویس دهی به پارک کنندگان کوتاه مدت هستند، مانند خریداران. باید با توجه به بزرگی شهر در فاصله یک یا دو کوچه دورتر مکانیابی شوند. فاکتورهای اساسی در رابطه با نقاط دسترسی به پارکینگ عبارتند از:

۱. موقعیت محل ورود و خروج پارکینگ (از نقطه نظر شبکه بندی خیابانها)

۲. گنجایش بار ترافیکی خیابانهای تحت تأثیر

۳. موقعیت استقرار چراغ راهنمایی و سایر علائم ترافیکی

۴. هماهنگی بین پارکینگ و کلیه پارامترهای فوق و عوامل متعدد دیگر به منظور ایجاد تسهیلات لازم در عبور و

مرور منطقه تحت تأثیر پارکینگ (karimi and Najafit, 2010).

جدول ۲- میانگین پیاده روی بر مبنای مقصد پارکینگ به متر (karimi, 2010)

Table 2- Average walking distance based on parking destination in meters (karimi, 2010)

مقصد از سفر			جمعیت
فروش و سرویس	خرید	کار	
۷۲	۹۸	۱۳۶	کمتر از ۲۵۰۰۰ نفر
۷۳	۱۷۴	۱۷۸	۲۵۰۰۰۰-۱۰۰۰۰۰ نفر
۱۳۹	۲۱۸	۲۴۸	۵۰۰۹۹۹-۱۰۰۰۰۰۰ نفر

روش شناسی پژوهش

تحقیق حاضر از نوع تحقیق « عملی - کاربردی » بوده است که به دو روش کتابخانه ای و روش میدانی اقدام به جمع آوری، تهیه مطالب و اطلاعات شده است. در روش کتابخانه ای با مراجعه به کتابخانه و بانک اطلاعاتی اداراتی چون شهرداری و سازمان ترافیک، از نقشه ها، عکس های هوایی، کتب، اسناد آن ها در ارتباط با موضوع استفاده شده است و همچنین از مقالات - مجلات و آمارنامه ها مرتبط به موضوع نیز استفاده شده است. در روش میدانی بازدید از محل و انطباق آن با شرایط موجود در نقشه ها صورت گرفته است.

روش تجزیه و تحلیل اطلاعات: بعد از جمع آوری داده ها و اطلاعات مورد نیاز پژوهش تحلیل نتایج و یافته ها با استفاده سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS و مدل منطق فازی ANP انجام گرفته است.

مراحل انجام کار

-ساختن نمودار سلسله مراتبی مسئله

در این پژوهش ابتدا نمودار سلسله مراتبی مسئله را تشکیل دادیم. تبدیل موضوع یا مسئله مورد بررسی به یک ساختار سلسله مراتبی مهمترین قسمت فرایند تحلیل سلسله مراتبی محسوب می شود. زیرا در این قسمت با تجزیه مسائل مشکل و پیچیده، فرایند تحلیل سلسله مراتبی آنها را به شکلی ساده، که با ذهن و طبیعت انسان مطابقت داشته باشد، تبدیل می کند (zebardast, 2001). در پژوهش حاضر این سلسله مراتب در سه سطح هدف، معیارها و زیر معیارها تشکیل شده است. شکل (۱) ساختار سلسله مراتبی مسئله را نشان می دهد.

-آماده نمودن لایه های اطلاعاتی معیارها و زیر معیارها

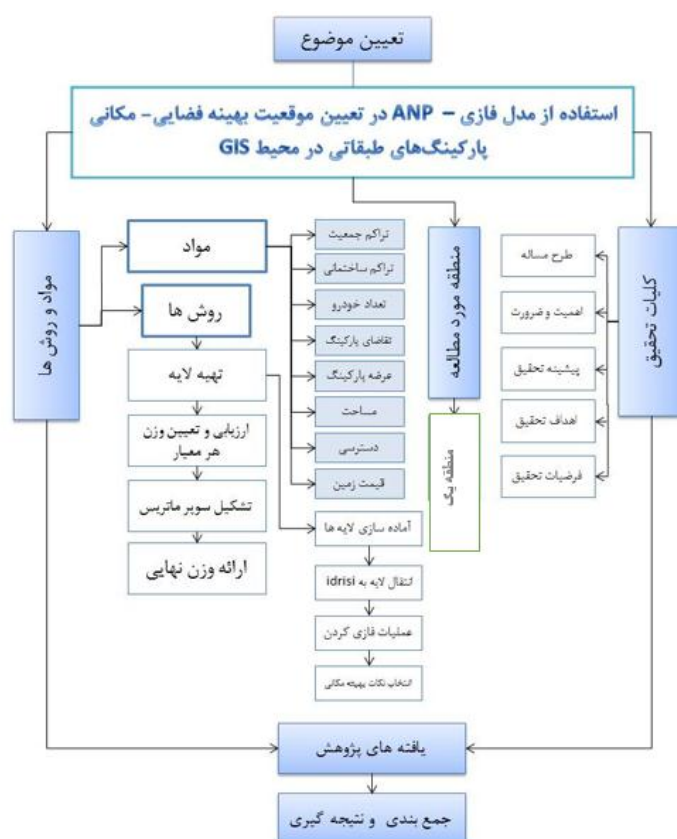
پس از اینکه پارامترهای موثر در مکانیابی پارکینگ های عمومی شناخته شد و نمودار سلسله مراتبی آن تشکیل گردید، لایه های اطلاعاتی مورد نیاز را از نقشه های پایه شهری استخراج و آماده نمودیم.

سپس داده های فوق را در محیط نرم افزاری زیر به ترتیب قرار می گیرد:

نرم افزار super decision: در این نرم افزار مراحل تصمیم گیری و وزندهی و مراحل تحلیل شبکه انجام می شود.

نرم افزار Arc map: پس از اتمام کار در نرم افزار Super decision نتایج کار و وزنهای بدست آمده به محیط Arc map انتقال داده می شود. خروجی لایه ها به صورت گرافیکی و نقشه نهایی مکانیابی در این محیط استخراج می شود.

نرم افزار Idrisi 17: تمامی مراحل فازی شدن لایه ها در این نرم افزار انجام شده و نقشه نهایی در این محیط بدست آمد.



شکل ۱: فرآیند انجام پژوهش

Figure 1: The process of doing research

انجام تحلیل های مکانی و استخراج لایه های اطلاعاتی از آنها

پس از انجام مراحل فوق در این مرحله قادر به انجام کلیه تحلیل های مکانی - فضایی می باشیم. در این مرحله ابتدا با استفاده از برنامه جانبی تحلیل گر مکانی، در محیط نرم افزاری Arc Map توسط تابع Distance فاصله اقلیدسی تا مراکز جذب سفر و شبکه معابر را استخراج نموده و توسط تابع Reclassify به طبقه بندی آنها به تعداد کلاسهای اشاره شده در نمودار سلسله مراتبی مکانیابی پارکینگ های عمومی می پردازیم. در طبقه بندی لایه ها باید

متذکر شد، به هر طبقه از گروه پیکسل‌های مختلف در یک لایه که از نظر مکان بهینه ایجاد پارکینگ برای ما مهمتر بودند، ارزش بیشتری داده شده، و به گروه پیکسل‌های کم اهمیت تر، ارزش کمتری تعلق گرفته است.

جدول ۳ - مقیاس‌های زبانی برای بیان درجه اهمیت (Dagdeviren, 2008)

Table 3- Linguistic scales to express the degree of importance (Dagdeviren, 2008)

امتیاز عددی	عدد فازی مثلثی	عبارت زبانی برای تعیین ارجحیت
۱	(1,1,1)	ترجیح با اهمیت یکسان (Just Equal)
۲	$(\frac{1}{2}, 1, \frac{3}{2})$	ترجیح با اهمیت تقریباً یکسان EI
۳	$(1, \frac{3}{2}, 2)$	ترجیح با اهمیت کم WMI
۵	$(\frac{3}{2}, 2, \frac{5}{2})$	ترجیح با اهمیت قوی SMI
۷	$(2, \frac{5}{2}, 3)$	ترجیح با اهمیت خیلی قوی VSMI
۹	$(\frac{5}{2}, 3, \frac{7}{2})$	ترجیح با اهمیت مطلق Absolutely MI

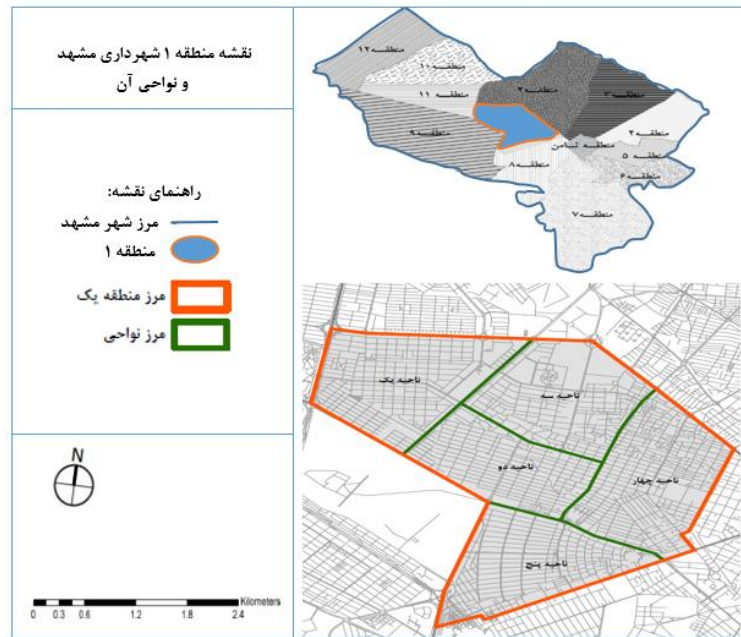
ارزش‌گذاری معیارها و زیرمعیارها و تولید نقشه‌های نهایی

در این بخش معیارها و زیرمعیارها که شامل: تراکم جمعیت، تراکم ساختمانی، تعداد خودرو، تقاضای پارکینگ، عرضه پارکینگ، دسترسی بر اساس عرض معبر، مساحت و قیمت زمین می‌باشند، ارزش‌گذاری شده و پس از تحلیل در نرم افزارهای اشاره شده، لایه‌های اطلاعاتی ایجاد و نهایتاً "نقشه نهایی هرکدام از آنها تولید می‌شود.

قلمرو جغرافیایی پژوهش

منطقه ۱ شهرداری مشهد از قدیمی‌ترین مناطق شهرداری محسوب می‌شود. مساحت این منطقه ۱۴۷۷ هکتار بوده و ۶/۵ درصد کل شهر مشهد را به خود اختصاص داده است. بر اساس سرشماری ۱۳۹۵ جمعیت این منطقه ۱۶۷۰۱۳ نفر می‌باشد. در حال حاضر عمده کاربری‌های این منطقه مسکونی، تجاری، اداری، بهداشتی و آموزشی می‌باشد. اهمیت خدمات رسانی در این منطقه چند برابر مناطق دیگر بوده و با توجه به اهمیت شریانی و بافت مرکزی محدوده، از این منطقه روزانه به طور متوسط بیش از ۵۰ درصد جمعیت شهر مشهد از خدمات گوناگونی چون ادارات، مراکز بهداشتی و درمانی مانند بیمارستان‌ها و مطب پزشکان، واحدهای تجاری، آموزشی و... بهره‌مند می‌گردند (Mashhad municipality transportation studies office, 2017).





شکل ۲: موقعیت منطقه ۱ در شهر مشهد (Transportation statistics of mashhad city,2017)

Figure 2: The location of zone 1 in mashhad(Transportation statistics of Mashhad city,2017)

جدول ۴ - تقسیمات کالبدی در منطقه ۱ شهرداری مشهد (Transportation statistics of mashhad city,2017)

Table 4- Physical divisions in district 1 of mashhad municipality (Transportation statistics of mashhad city,2017)

ناحیه	جمعیت در سال ۱۳۸۵ نفر	جمعیت در سال ۱۳۹۵ نفر	کل مساحت ناحیه هکتار
ناحیه ۱ (محلله های سجاد، ملک آباد)	۲۶۸۴۶	۲۸۶۷۱	۳۰۹۱۲۸۳
ناحیه ۲ (محلله های فلسطین، راهنمایی، آبکوه)	۲۹۶۰۵	۲۹۸۷۶	۲۲۶۴۸۰۸
ناحیه ۳ (محلله های گوهرشاد و هجرت)	۳۰۸۱۴	۳۲۶۱۰	۲۷۷۹۵۹۹
ناحیه ۴ (محلله های مجد، مطهری ۲، قائم و سناباد)	۴۴۳۰۱	۴۸۴۹۶	۳۰۶۷۵۱۲
ناحیه ۵ (محلله احمدآباد)	۲۶۷۹۹	۲۷۳۶۰	۲۵۹۵۹۶۱

همانگونه که در جدول (۵) آمده است پس از مطالعه اسناد کتابخانه ای سازمان ترافیک مشهد و مهندسین مشاور پارس سوماز میزان میانگین پارکینگ تامین شده در ناحیه ۱ تا ناحیه ۵ از منطقه ۱ شهرداری مشهد مشخص شده است. نتیجه این ارقام نشان دهنده کمبود پارکینگ در این منطقه است .

جدول ۵ - وضعیت پارکینگ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 5- Parking situation in zone 1 of mashhad municipality

وضعیت	نسبت پارکینگ تامین شده در ناحیه	نسبت تامین پارکینگ در محله	تعداد فضای پارک حاشیه و غیر حاشیه موجود در ناحیه	تعداد فضای پارک حاشیه و غیر حاشیه موجود در محله	جذب سفر- پارکینگ مورد نیاز در ناحیه	جذب سفر- پارکینگ مورد نیاز در محله	جمعیت (۱۳۹۵) نفر	محله	ناحیه
کمبود	۰/۰۳	۰/۰۳	۱۲۷۵	۱۱۵۰	۳۷۲۳۵	۳۳۵۱۲	۱۸۶۸	سجاد	یک
		۰/۰۳		۱۲۸		۳۷۲۴	۱۲۴۸۴	ملک آباد	
کمبود	۰/۰۶	۰/۰۹	۲۷۲۵	۴۰۹	۴۳۳۲۱	۴۳۳۲	۱۳۰۷۵	فلسطین	دو
		۰/۰۶		۱۶۳۵		۲۵۹۹۳	۱۲۸۷۳	راهنمایی	
		۰/۰۵		۶۸۱		۱۲۹۹۶	۱۰۹۴۷	آبکوه	
کمبود	۰/۰۶	۰/۰۶	۱۹۲۵	۱۳۴۸	۳۳۱۵۱	۲۳۲۰۶	۱۷۶۵۰	گوهرشاد	سه
		۰/۰۶		۵۷۸		۹۹۴۵	۱۵۵۸۳	هجرت	
کمبود	۰/۰۵	۰/۰۳	۱۷۵۱	۴۰۳	۳۶۱۷۳	۱۲۶۶۱	۱۹۵۹۷	مجد	چهار
		۰/۰۲		۳۵۰		۱۸۰۸۵	۱۶۶۳۳	مطهری ۲	
		۰/۱۸		۹۹۸		۵۴۲۶	۱۵۱۹۵	قائم و سناباد	
کمبود	۰/۰۵	۰/۰۵	۲۳۲۱	۲۳۲۱	۴۵۲۲۸	۴۵۲۲۸	۳۱۱۰۸	احمدآباد	پنج
			۱۰۰۰۰	۱۰۰۰۰	۱۹۵۱۰۸	۱۹۵۱۰۸	۱۶۷۰۱۳		جمع

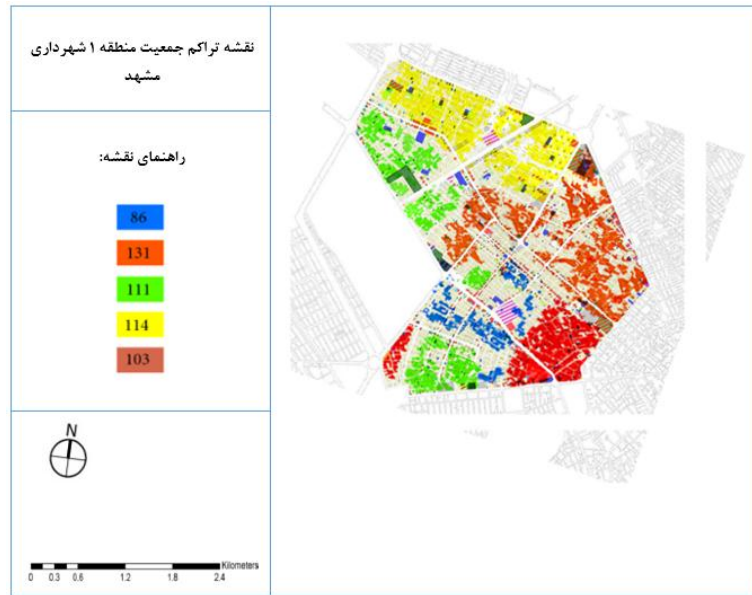
یافته های پژوهش

تراکم جمعیت:

جدول ۶- ارزش گذاری تراکم جمعیت در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 6- Valuing population density in district 1 of mashhad municipality

تراکم جمعیت	ارزش گذاری	مساحت (هکتار)	درصد مساحت
۸۶	۱	۱۴۴	۲۳.۲۷
۱۳۱	۹	۱۰۶	۱۷.۰۲
۱۱۱	۵	۱۰۶	۱۷.۱۷
۱۱۴	۷	۱۴۳	۲۳.۰۴
۱۰۳	۳	۱۲۱	۱۹.۵۰



شکل ۳: تراکم جمعیت منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure3: Population density of district 1 of mashhad municipality

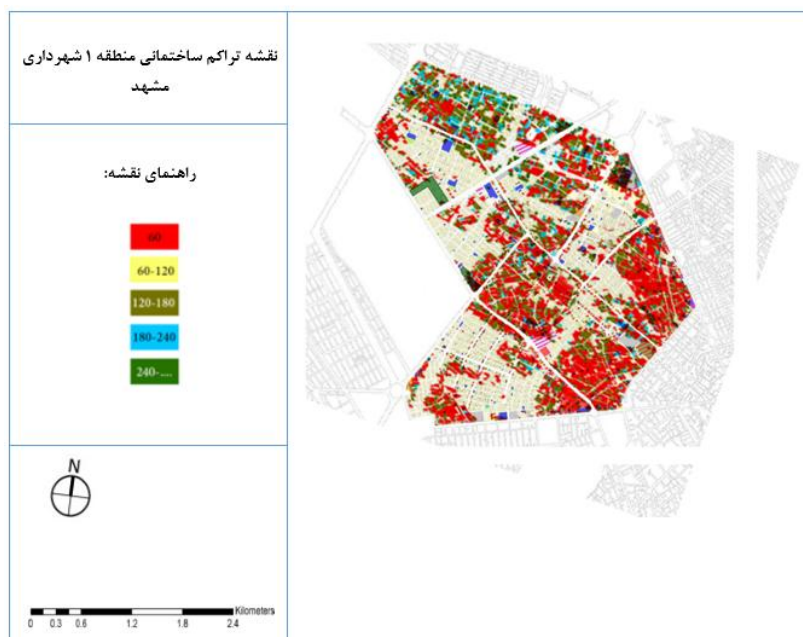
بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۱۷.۰۲ درصد از منطقه دارای تراکم جمعیت ۱۳۱ نفر در هکتار، ۲۳.۰۴ درصد دارای تراکم ۱۱۴ نفر در هکتار، ۱۷.۱۷ درصد دارای تراکم ۱۱۱ نفر در هکتار، ۱۹.۵۰ درصد دارای تراکم ۱۰۳ نفر در هکتار و ۲۳.۲۷ درصد منطقه دارای تراکم ۸۶ نفر در هکتار می‌باشد .

تراکم ساختمانی:

جدول ۷- ارزش گذاری تراکم ساختمانی در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 7- Evaluation of building density in zone 1 of mashhad municipality

تراکم ساختمانی	ارزش گذاری	مساحت ( هکتار)	درصد تراکم
۶۰	۱	۳۷	۶
۱۲۰-۶۰	۳	۴۳	۷
۱۸۰-۱۲۰	۵	۱۹۸	۳۲
۲۴۰-۱۸۰	۷	۳۲۲	۵۲
بیش از ۲۴۰	۹	۱۹	۳



شکل ۴: تراکم ساختمانی منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 4: Construction density of district 1 of mashhad municipality

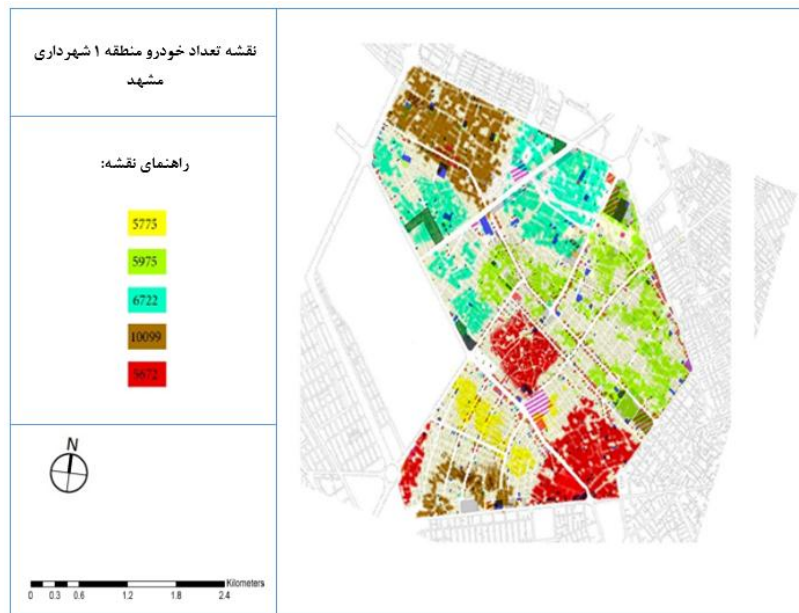
بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۵۲ درصد از منطقه دارای تراکم ۱۸۰-۲۴۰ در هکتار، ۳۲ درصد دارای تراکم ۱۸۰-۱۲۰ در هکتار، ۷ درصد منطقه دارای تراکم ۶۰-۱۲۰ در هکتار، ۶ درصد دارای تراکم ۶۰ در هکتار و ۳ درصد منطقه دارای تراکم بیش از ۲۴۰ در هکتار می‌باشد. بر اساس نقشه تراکم ساختمانی، ۵۲ درصد از محدوده مورد مطالعه کاملاً نامناسب، ۳۲ درصد نسبتاً نامناسب، ۷ درصد بی تفاوت، ۶ درصد نسبتاً مناسب و ۳ درصد کاملاً مناسب جهت استقرار پارکینگ می‌باشند. یعنی مکانهای با تراکم بالای ساختمانی در اولویت استقرار پارکینگ قرار می‌گیرند.

تعداد خودرو:

جدول ۸ - ارزش گذاری خودرو در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 8- Valuation of the car in zone 1 of mashhad municipality

درصد تراکم	مساحت (هکتار)	ارزش گذاری	تعداد خودرو
۱۶.۹	۱۰۵	۳	۵۷۷۵
۱۷.۴	۱۰۸	۵	۵۹۷۵
۱۹.۶	۱۲۲	۷	۶۷۲۲
۲۹.۵	۱۸۳	۹	۱۰۰۹۹
۱۶.۶	۱۰۳	۱	۵۶۷۲



شکل ۵: تعداد خودرو در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 5: The number of cars in district 1 of mashhad municipality

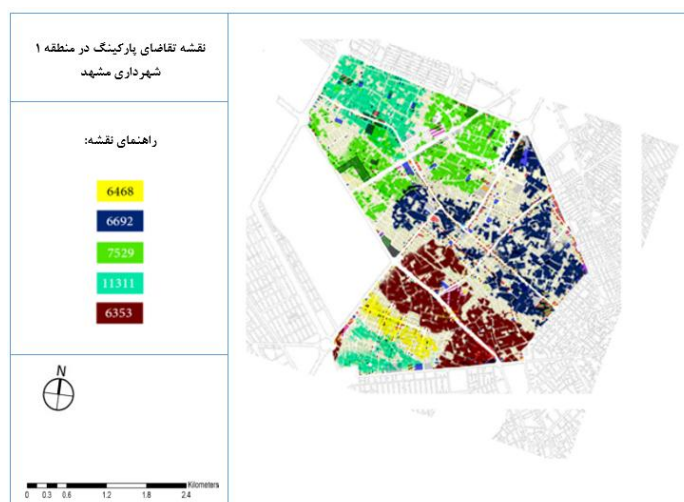
بررسی ها نشان می دهد که ۱۶.۹ درصد از منطقه دارای ۵۷۷۵ خودرو و ارزش ۳، ۱۷.۴ درصد دارای ۵۹۷۵ خودرو و ارزش ۵، ۱۹.۶ درصد دارای ۶۷۲۲ خودرو و ارزش ۷، ۲۹.۵ درصد دارای ۱۰۰۹۹ خودرو و ارزش ۹ و ۱۶.۶ درصد منطقه دارای ۵۶۷۲ خودرو و ارزش ۱ می باشد.

تقاضای پارکینگ:

جدول ۹- ارزش گذاری تقاضای پارکینگ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 9- Valuation of parking demand in zone 1 of mashhad municipality

تقاضای پارکینگ	ارزش گذاری	مساحت ( هکتار)	درصد مساحت
۶۴۶۸	۳	۱۰۴	۱۶.۷
۶۶۹۲	۵	۱۰۸	۱۷.۴
۷۵۲۹	۷	۱۲۲	۱۹.۶
۱۱۳۱۱	۹	۱۸۴	۲۹.۷
۶۳۵۳	۱	۱۰۳	۱۶.۶



شکل ۶: تقاضای پارکینگ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 6: Parking demand in zone 1 of mashhad municipality

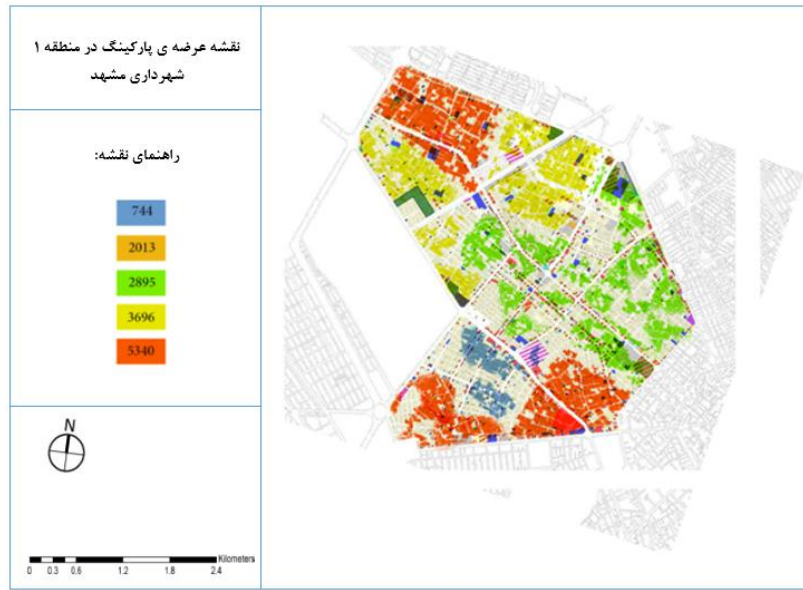
طبق داده های حاصل از جدول تقاضای پارکینگ در ۲۹.۷ درصد از منطقه که برابر با ۱۸۴ هکتار از مساحت محدوده می باشد در حداکثر قرار دارد و ۱۲۲ هکتار ( ۱۹.۶ درصد از مساحت ) دارای تقاضای نسبتاً زیاد، ۱۰۸ هکتار ( ۱۷.۴ درصد از مساحت ) متوسط، ۱۰۴ هکتار ( ۱۶.۷ درصد از مساحت ) دارای تقاضای نسبتاً کم و ۱۰۳ هکتار ( ۱۶.۶ درصد از مساحت ) حداقل تقاضای پارکینگ را دارند.

عرضه پارکینگ:

جدول ۱۰- ارزش گذاری عرضه پارکینگ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 10- Valuing the supply of parking in the 1st district of mashhad municipality

عرضه پارکینگ	ارزش گذاری	مساحت (هکتار)	درصد مساحت
۷۴۴	۹	۳۹	۶.۲۸
۲۰۱۳	۷	۱۰۱	۱۶.۳۰
۲۸۹۵	۵	۱۲۸	۲۰.۶۲
۳۶۹۶	۳	۱۵۱	۲۴.۴۰
۵۳۴۰	۱	۲۰۱	۳۲.۴۰



شکل ۷: عرضه پارکینگ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 7: Supply of parking in area 1 of mashhad municipality

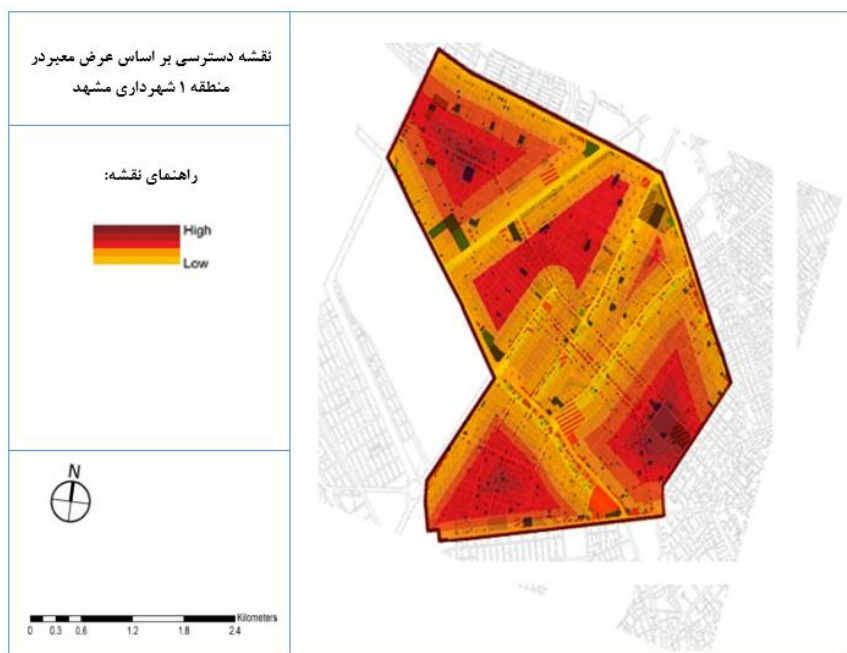
بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۶.۲۸ درصد از منطقه دارای عرضه پارکینگ ۷۴۴ و ارزش ۹، ۱۶.۳۰ درصد دارای ۲۰۱۳ و ارزش ۷، ۲۰.۶۲ درصد ۲۸۹۵ و ارزش ۵، ۲۴.۴۰ درصد دارای ۳۶۹۶ و ارزش ۳ و ۳۲.۴۰ درصد منطقه دارای ۵۳۴۰ و ارزش ۱ می‌باشد. هر چه عرضه کمتر باشد در مکانیابی پارکینگ دارای ارزش بیشتری خواهد بود.

دسترسی:

جدول ۱۱- ارزش گذاری دسترسی بر اساس عرض معبر در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 11- Evaluation of accessibility based on the width of the road in zone 1 of mashhad municipality

معابر	ارزش گذاری	مساحت (هکتار)	درصد
دسترسی محلی	۳	۴۲۲	۶۸
جمع و پخش کننده	۵	۱۳۰	۲۱
شریانی درجه ۲ فرعی	۷	۴۶	۷.۳۶
شریانی درجه ۲ اصلی	۹	۲۳	۳.۶۴



شکل ۸: دسترسی بر اساس عرض معبر در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 8: Access based on road width in zone 1 of mashhad municipality

بررسی‌ها نشان می‌دهد معابری که نقش دسترسی محلی دارند ۶۸ درصد، جمع و پخش‌کننده، دارای ۲۱ درصد، معابر شریانی درجه ۲ فرعی ۷.۳۶ درصد، معابر شریانی درجه ۲ اصلی ۳.۶۴ درصد، از محدوده مورد مطالعه را تحت پوشش قرار می‌دهند.

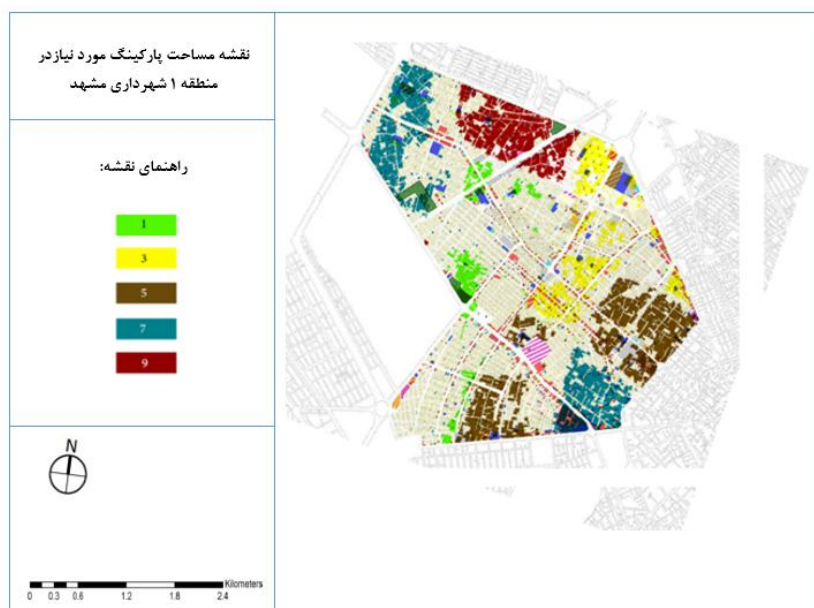
مساحت:

جدول ۱۲- ارزش‌گذاری مساحت در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 12- Valuation of area in zone 1 of mashhad municipality

درصد مساحت	مساحت (هکتار)	ارزش‌گذاری	مساحت مورد نیاز (متر مربع)
۶.۲۸	۳۹	۷	۸۵۸۶۰
۱۶.۳۰	۱۰۱	۵	۷۰۱۸۵
۲۰.۶۲	۱۲۸	۳	۶۹۵۱۰
۲۴.۴۰	۱۵۱	۹	۱۱۴۲۲۵
۳۲.۴۰	۲۰۱	۱	۱۵۱۹۵





شکل ۹: مساحت پارکینگ مورد نیاز در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 9: Required parking area in zone 1 of mashhad municipality

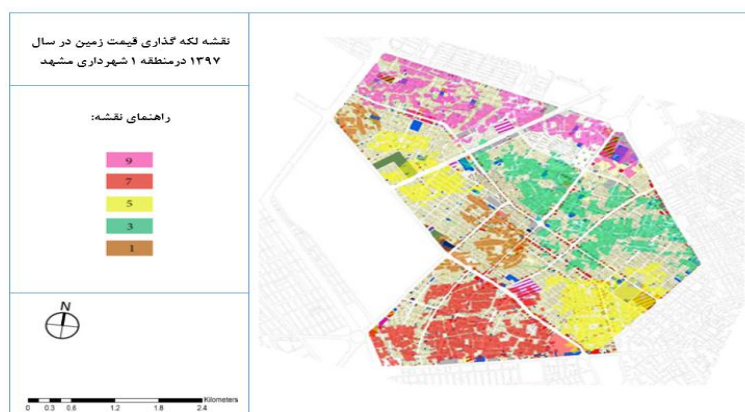
بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۲۴.۴۰ درصد از منطقه دارای مساحت ۱۱۴۲۲۵ مترمربع و ارزش ۹، ۶.۲۸ درصد دارای مساحت ۸۵۸۶۰ مترمربع و ارزش ۷، ۱۶.۳۰ درصد دارای مساحت ۷۰۱۸۵ مترمربع و ارزش ۵، ۳۲ درصد دارای مساحت ۶۹۵۱۰ مترمربع و ارزش ۳ و ۳۲.۴۰ درصد منطقه مساحت ۱۵۱۹۵ متر مربع می‌باشد.

قیمت زمین:

جدول ۱۳- ارزش گذاری قیمت زمین در سال ۱۳۹۷ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 13- Valuation of land prices in 2017 in district 1 of mashhad municipality

درصد	مساحت (هکتار)	ارزش گذاری	قیمت زمین (هزار ریال به ازاء هر متر مربع)
۲۸.۷	۱۷۸	۹	۱۵۰۰۰۰-۱۷۰۰۰۰
۱۴	۸۷	۷	۱۸۰۰۰۰-۲۳۰۰۰۰
۲۵.۳	۱۵۷	۵	۲۵۰۰۰۰-۲۷۰۰۰۰
۱۵	۹۳	۳	۳۰۰۰۰۰-۳۲۰۰۰۰
۱۷	۱۰۵	۱	۳۳۰۰۰۰-۳۵۰۰۰۰



شکل ۱۰: قیمت زمین در سال ۱۳۹۷ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure 10: Land price in 2017 in district 1 of mashhad municipality

همان گونه که از جدول (۱۳) بر می آید ۱۰۵ هکتار ( ۱۷ درصد از مساحت ) از زمین‌های منطقه خیلی گران، ۹۳ هکتار ( ۱۵ درصد از مساحت) نسبتاً گران، ۱۵۷ هکتار ( ۲۵.۳ درصد از مساحت) متوسط ۸۷ هکتار (۱۴ درصد از مساحت) نسبتاً ارزان، ۱۷۸ هکتار (۲۸.۷ درصد از مساحت) ارزان هستند (شکل ۱۰).

مکانیابی بهینه پارکینگ طبقاتی

پس از ایجاد ارتباط هدف با معیارها، جدول (۱۴) که ماتریس مقایسه دو به دو یا زوجی معیارهاست که بر اساس ارجحیت قابل مشاهده می باشد. وزنهایی که بر اساس نظرات کارشناسی در این مکانیابی به دست آمده در این قسمت وارد شد. پس از مقایسه زوجی داده ها ضریب ناسازگاری برای لایه های موجود بدست آمد که برابر با ۰.۰۸۰۲ می باشد که کمتر از ۰.۱ می باشد .

جدول ۱۴- جدول وزن لایه ی معیارهای بررسی شده در نرم افزار Super decision برای مکانیابی پارکینگ در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 14- The weight table of the checked criteria layer in the super decision software for parking location in zone 1 of mashhad municipality

وزن لایه	نام لایه
0.12594	تراکم ساختمانی
0.317555	تراکم جمعیت
0.045784	مساحت
0.124367	تعداد خودرو
0.093053	قیمت زمین
0.064764	عرضه پارکینگ
0.139572	تقاضای پارکینگ
0.088965	دسترسی

پس از مراحل وزندهی در نرم افزار Super decision لایه های فوق را برای اعمال وزن و همچنین فازی شدن به محیط نرم افزار Idrisi 17 انتقال داده شدند که در نهایت پس از عملیات فازی شدن نتیجه مکانیابی به محیط نرم افزار Arc gis وارد شد و تحلیلهای نهایی در این محیط انجام شد و نقشه خروجی به صورت جدول (۱۵) نمایش داده شد .

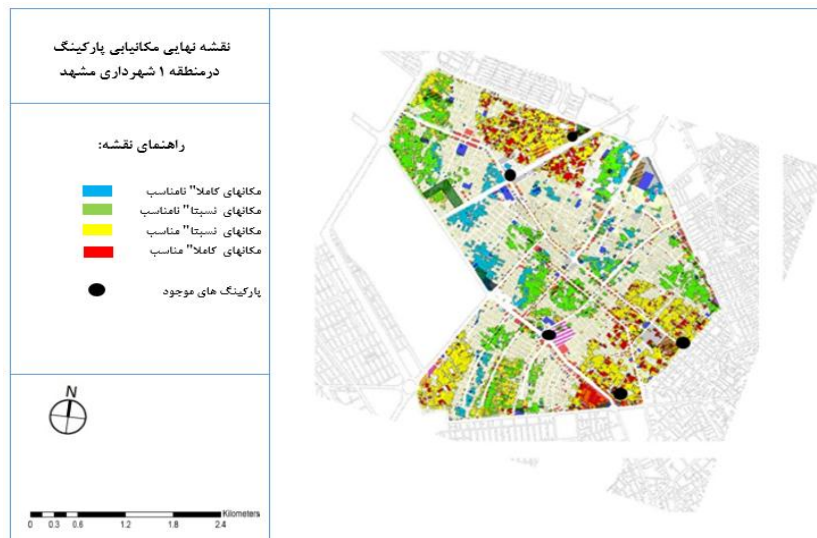
در جدول (۱۵) تحلیل های حاصل از تجزیه و تحلیل نقشه محدوده مورد مطالعه بیان شده است.

جدول ۱۵- مکان یابی بهینه پارکینگ های طبقاتی در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 15- Optimum location of multi-story parking lots in zone 1 of mashhad municipality

مساحت	ارزش گذاری	مکانهای بهینه پارکینگ طبقاتی
۱۵.۴۶	۱	کاملاً نامناسب
۳۶.۱۲	۳	نسبتاً نامناسب
۸۳.۴۴	۵	نسبتاً مناسب
۱۹.۶۳	۷	کاملاً مناسب

مطابق جدول (۱۵) مناطق کاملاً نامناسب ۱۵.۴۶ هکتار از منطقه و ۳۶.۱۲ هکتار از زمین های منطقه، نسبتاً نامناسب و مناطق نسبتاً مناسب حدود ۸۳.۴۴ هکتار از منطقه و در نهایت ۱۹.۶۳ هکتار را مناطق کاملاً مناسب جهت مکانیابی پارکینگ طبقاتی در منطقه یک به خود اختصاص داده اند(شکل ۱۱) .



شکل ۱۱: مکانیابی پارکینگ و پراکنش پارکینگ های موجود در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Figure11: Parking location and distribution of existing parking lots in zone 1 of mashhad municipality

## نتیجه‌گیری و پیشنهادات

پس از تهیه نقشه نهایی مکانیابی، جانمایی مناسب پارکینگ بصورت لکه‌گذاری روی نقشه مشخص شده، همچنین موقعیت پارکینگ‌های موجود نیز روی نقشه مشخص شده است. با نگاهی به این نقشه مشخص است نحوه توزیع پارکینگ‌ها در وضع موجود مناسب بوده و فرضیه توزیع نامناسب پارکینگ‌های وضع موجود رد می‌شود ولی همانگونه که در جدول شماره ۴ آمده است فرضیه کمبود پارکینگ در این منطقه مورد تأیید می‌باشد. بنابراین مدیریت شهری می‌تواند ضمن استفاده از نقشه شماره ۹، جانمایی مناسب برای احداث پارکینگ‌های آتی استفاده نماید. با توجه به قیمت بالای زمین در منطقه یک مشهد و تأثیر گذاری معیار قیمت زمین در انتخاب مکان احداث پارکینگ‌ها در منطقه یک مشهد و از طرفی کمبود بودجه‌های عمرانی شهر و جهت استفاده بهینه از ساختمانهای پارکینگ، نگارندگان جهت اجرایی شدن احداث پارکینگ‌های عمومی در این منطقه پیشنهادهای زیر را ارائه می‌دهند:

۱- تمامی پارکینگ‌های احداثی در منطقه یک همانگونه که در جدول (۱۶) آمده، پس از اجرای طرح‌های تفصیلی وبدون هرگونه جانمایی در این طرح‌ها، در دهه‌ی هشتاد شمسی همراه با ایجاد ترافیک‌های سنگین در منطقه یک شهر مشهد بوجود آمده‌اند و حتی مطالعات طرح جامع ترافیک مشهد در سال ۱۳۷۳ شروع شده و عملاً در دهه‌ی هشتاد شمسی حالت اجرایی بخود گرفته است، بنابراین جای خالی پارکینگ در مطالعات طرح‌های تفصیلی کاملاً مشهود است بنابراین اولین پیشنهاد اینست که در مطالعات طرح‌های تفصیلی کاربری ویژه به عنوان کاربری پارکینگ عمومی توسط برنامه‌ریزان و طراحان لحاظ گردد تا شاهد مشکلات ناشی از عدم توجه به این موضوع نباشیم.

جدول ۱۶- پارکینگ‌های عمومی در منطقه ۱ شهرداری مشهد

Table 16- Public parking lots in zone 1 of mashhad municipality

ردیف	نام پارکینگ	آدرس پارکینگ	ظرفیت	نوع پارکینگ	نوع پوشش	احداث و نظارت بر عملکرد
1	آلتون	خیابان دانشگاه - نیش خیابان اسرار - برج آلتون	500	طبقاتی	مسقف	سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد
2	پیام	خیابان ارشاد - انتهای خیابان پیام	24	مکانیزه		سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد
3	خیام ۳۵	بلوار خیام - خیام ۳۵	12	مکانیزه		سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد
4	کلاهدوز	تقاطع کلاهدوز - احمد آباد	70	مسطح	روپاز	سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد

5	کوهسنگی	انتهای خیابان کوهسنگی	800	مسطح	روپاز	سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد
جمع کل			1406			

۲- طرح احداث پارکینگ در محلات شهری از طرف شهرداری یا شرکت های خصوصی جهت کاهش تقاضای پارکینگ و ازدحام خودرو ها در حاشیه کوچه ها و معابر شهری می تواند پاسخگو باشد. این پارکینگ ها می تواند به صورت مالکیتی و یا به صورت اجاره ای به متقاضیان واگذار شود به طوری که برای احداث کنندگان آن نیز مقرون به صرفه باشند.

۳- درآمد هایی که از جانب شهرداری، از بابت تخلفات ساختمانی به ویژه حذف پارکینگ در واحدهای مسکونی از احداث کنندگان اخذ می شود (که در سال ۱۳۹۴ این مبلغ ۴۴۰ میلیارد ریال بوده است). (آمارنامه معاونت برنامه ریزی و توسعه شهرداری مشهد، ۱۳۹۴: ۲۱)) با وضع قوانین اجرائی در جهت رفع کمبود پارکینگ ها سرمایه گذاری شود.

۴- از مهمترین راهکارهایی که می توان در نظر گرفت اینست که در نحوه تخصیص اعتبارات عمرانی شهرها به فضای پارکینگ به عنوان فضایی با قابلیت استفاده چند منظوره توجه کرد تا ضمن کاهش هزینه ها، شهرداری ها بتوانند به ایجاد درآمدهای پایدار شهری دست یابند. در این خصوص نگارندگان این مقاله پیشنهادهای اجرایی متناسبی دارند از جمله استفاده از ساختمانهای چند منظوره پارکینگ و مدیریت بحران و طرح ایجاد پارکینگهای زیر سطحی برای صاحبان اماکن تجاری در خیابانها و بوستانها و فضاهای سبز که با استفاده از نقشه شماره ۹ و انجام مطالعات آتی قابل اجرا خواهد بود. در طرح های اجرائی از این مکانها بصورت چند منظوره استفاده شود تا در زمانهای مختلف که نیاز به پارکینگ کمتر است از این مکانها بصورت فضای چند منظوره نظیر بازارهای محلی، پناهگاه در زمان بحران و غیره استفاده شود.

نتایج حاصل از مکانیابی بهینه و احداث پارکینگ شهری، افزایش سطح و سرانه پارکینگ در کل شهر را به همراه خواهد داشت و تأثیر به سزایی در کاهش حجم ترافیک، کاهش آلودگی هوا، تسهیل حمل و نقل و افزایش امنیت خودرو ها از سرقت خواهد گذاشت.

## References

- Asian Development Bank,(2011). "*Parking policy in asian cities*". New Yurk: Adb pub.Pp. 150-245.
- Behbahani, H. , Ahmadinejad,M.,& Abutalebi,M .(2005) ."*Transportation studies, Isfahan*". first edition,Isfahan: Berin Research Institute-Arkan Pub.Pp.12-121. [In Persian]
- Lalepur, M.( 2006). "locating and organizing public parking lots in Shahriar using GIS".Master's thesis , Tarbiat Modares University. [In Persian].
- Mei,Z., &Tian,Y.(2011). "*Optimized combination model and algorithm of parking guidance information configuration*". New Yurk:Wily Pub. <https://doi.org/10.1186/1687-1499-2011-104>.
- Municipal city Transportation Studies Office,(2017)". "*Eighth transportation statistics of Mashhad city*". Mashhad: Municipal city Transportation Studies Office .doi: 10.22059/JURBANGEO.2023.350501.1750
- Ozus, E., Dokmeci, V., Kiroglu, G.,& Egdemir, G. (2007). " Spatial analysis of residential prices in Istanbul. *European Planning Studies*". 15, 707–721. doi: 10.1080/09654310701214085.
- Pumain, D. (2003). "*Scaling laws & urban systems*". [On Line]:[https:// www.santafe.edu/research/results/working-papers/scaling-laws-and-urban-systems](https://www.santafe.edu/research/results/working-papers/scaling-laws-and-urban-systems). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0040393>
- Pour Esmaeil, A.(2005). "Locating and designing multi-story parking lots". Master's thesis: Tehran University of Science and Technology. [In Persian].
- Karimi Kordabadi, M. ,&Najafi,T.I. (2010). " Flood risk assessment and zoning using AHP-FUZZY hybrid model with an emphasis on urban security (case study: one area of Tehran metropolis)". *Journal of Geography and Environmental Hazards*, 1,21-39. [In Persian] .doi: 10.22067/GEO.V9I2.86110.
- Talabi, J., & Vadainejad, F.(1995). "*Architectural design rules for multi-storey parking lots*". Tehran :Construction and Housing Research Center. [In Persian].
- Vander Molena, P. (2002). "The dynamic aspect of land administration: an often forgotten component in system design". *Environment and Urban Systems*, 26,361–38. doi:10.1016/S0198-9715(02)00009-1.
- Wardman,M., Bonsall,W., & Shires,J.(1997). "Driver response to variable message signs: a stated preference investigation". *Environment and Urban Systems*,2,102-121. doi:10.1049/ip-its:20055012
- Yan,K., Chen,Q., Wen,Y., & Zhang,B.(2006). "Location of sign boards in a parking guidance information system \_PGIS\_ based on genetic algorithm". *Environment and Urban Systems*,1,102-111.<https://doi.org/10.1186/1687-1499-2011-104>.
- Zhang ,J.(2003). "A study of the planning method and its application for the urban parking". *Environment and Urban Systems*,3,12-26. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>.
- Zebardast , E. (2001). " The use of hierarchical analysis in urban and regional planning". *Journal of Fine Arts*,10,21-45. [In Persian].

## Abstract

In the current age, the increasing population growth and expansion of cities has increased the use of motor vehicles in cities, and the provision of places for parking cars in these cities has been considered. The expansion of the city of Mashhad during the last decades and the increase in cars and the resulting problems such as traffic, increase in fuel consumption, air pollution, waste of citizens' time, etc., emphasize the need to pay attention to the use of public parking in urban development plans. Currently, District 1 of Mashhad municipality is facing traffic and environmental problems due to its location in the central area of the city and the high concentration of administrative and commercial uses. Therefore, locating public parking lots in order to reduce traffic and problems caused by it seems to be an effective step in urban planning.

This research is of applied type and descriptive-analytical method. The data has been collected from relevant organizations in library and field form. Arc GIS software and fuzzy logic model -ANP have been used for these analyses. According to the studies carried out in this field, 8 criteria were selected for the location of the parking lot and using the ANP model and fuzzy logic, each of the criteria was weighted and in the ARC GIS software environment, a distance map was prepared from these uses, and finally, different layers on The location and suitable location for the construction of a public parking lot has been determined. The results of this research show that the distribution of public parking lots in Zone 1 of Mashhad Municipality is suitable in the current situation, but the number of these parking lots is less than the amount of demand.

**Key words:** urban public parking, location, fuzzy logic, area one of Mashhad.

1- Farhad Ghorbanian, PhD student of geography and urban planning, Mashhad Azad University, Mashhad, Iran. E-mail: Ferigh26@mail.com

\*2- Ketayoon Alizadeh, Department of Geography and Urban Planning, Mashhad Azad University, Mashhad, Iran, (corresponding author). E-mail: katayoon\_alizadeh@yahoo.com

3- Mohammad Ali Ahmadian, Department of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran. E-mail: Ahmadian@ferdowsi.um.ac.ir